

TALOUSVALIOKUNNAN LAUSUNTO 21/2001 vp

Valtioneuvoston selvitys Euroopan parlamen- tin ja neuvoston direktiiviksi bensiinin ja diesel- polttoaineiden laadusta ja direktiivin 98/70/EY muuttamisesta

Suurelle valiokunnalle

JOHDANTO

Vireilletulo

Suuri valiokunta on 4 päivänä heinäkuuta 2001 lähettänyt valtioneuvoston selvityksen Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi bensiinin ja dieselpolttoaineiden laadusta (E 60/2001 vp) talousvaliokunnalle mahdollisia toimenpiteitä varten.

Asiantuntijat

Valiokunnassa ovat olleet kuultavina

- Euroopan parlamentin jäsen Heidi Hautala
- neuvotteleva virkamies Seppo Oikarinen, kauppaja- ja teollisuusministeriö
- ylitarkastaja Juhani Hienonen, liikenne- ja viestintäministeriö
- ylitarkastaja Elina Nikkola, maa- ja metsätalousministeriö

- neuvotteleva virkamies Seppo Sarkkinen, ympäristöministeriö
- yksikönjohtaja Alec Estlander, Suomen ympäristökeskus
- tutkimusjohtaja Mikko Kara, Valtion teknillinen tutkimuskeskus, VTT Energia
- jaostopäällikkö Ilpo Mattila, Maa- ja metsätaloustuottajain Keskusliitto MTK
- toimitusjohtaja Jarmo Nupponen, Öljy- ja Kaasualan Keskusliitto ry
- johtaja Jarmo Honkamaa, Fortum Oyj
- tutkimusinsinööri Pekka Hjon, Sisu Diesel Inc.
- toimitusjohtaja Matti Peltola, Koneyrittäjien liitto edustaen myös Metsäkoneyrittäjiä.

Valiokunta on lisäksi saanut kirjallisen lausunnon Huoltovarmuuskeskukselta.

VALTIONEUVOSTON SELVITYS

Ehdotus

Direktiiviehdotuksen tavoitteena on varmistaa, että rikittäviä polttoaineita on markkinoilla vuodesta 2005 eteenpäin ja vahvistaa polttoaineiden 1 päivänä tammikuuta 2005 voimaan tulevat laatuvaatimukset. Ehdotus täydentää direktiivin (98/70/EY) mukaisesti bensiiniä ja dieselpolttoaineita koskevia ympäristöperusteisia vaa-

timuksia. Direktiivin (98/70/EY) sisältämät laatuvaatimukset polttoaineille tulevat voimaan kahdessa vaiheessa: 1 päivänä tammikuuta 2000 ja 1 päivänä tammikuuta 2005. Vuoden 2005 laatuvaatimukset ovat kuitenkin epätäydellisiä.

Vuonna 2005 tulevat voimaan uudet "EURO IV" -ajoneuvopäästörajat, joiden saavuttaminen edellyttää uutta rikittäviä polttoaineita käyttä-

vää ajoneuvoteknologiaa. Direktiiviehdotuksen keskeisimpiä kohtia onkin turvata rikittömien liikennepolttoaineiden riittävä saatavuus ajoneuvojen vapaan liikkumisen turvaamiseksi. Ehdotuksessa ei esitetä muutoksia muihin polttoaineparametreihin siihen nähden, mitä on jo säädetty valtioneuvoston asetuksessa (1271/2000). Muutosehdotuksessa esitetään, että moottoribensiinin ja dieselöljyn laatuvaatimukset 1.1.2005 alkaen vahvistetaan käytännössä samansisältöisinä, kuin ne olivat direktiivin edellisessä versiossa. Rikittömän bensiinin ja rikittömän dieselöljyn käyttöönotto ja saatavuus tehdään pakolliseksi vuonna 2005 ja vuonna 2011 on kaiken myytävän bensiinin ja dieselöljyn oltava rikitöntä (rikkiä enintään 10 ppm). Määräaika, jolloin siirrytään käyttämään yksinomaan rikitöntä dieselöljyä tarkastellaan uudelleen viimeistään vuonna 2006. Tarkoituksena on arvioida asetettua määräaika, jotta voidaan välttää kasviuonekaasujen kokonaispäästöjen lisääntyminen sekä jalostamoille aiheutuvat lisäkustannukset. Liikkuvissa työkoneissa ja maatalustraktoreissa käytettävien polttoaineiden määritelmä sisällytetään direktiiviin. Niihin käytettäväksi tarkoitettua kaasuöljyn rikkipitoisuuden on oltava alle 2 000 ppm ja viimeistään vuonna 2008 alle 1 000 ppm. Komissiossa valmistellaan erikseen työkoneiden päästömääräysten tiukentamista vuoden 2008 jälkeen. Direktiiviehdotus sisältää myös säännöksen, jonka mukaan jäsenvaltiot velvoitetaan toteuttamaan polttoaineen laadun seurantarjestelmä. Polttoaineen laatuvaatimusten noudattamisen valvonnassa käytettävien määrittymenettelmien mukauttamista tekniseen kehitykseen yksinkertaistetaan.

Valtioneuvoston kanta

Yleisesti ottaen Suomi kannattaa ehdotusta. Esietyt kannat ovat alustavia.

Suomi pitää hyvänä sitä, että rikittömät liikennepolttoaineet otetaan yhteisössä riittävän

laajasti käyttöön vuoteen 2005 mennessä ja että ainoastaan rikittömiin polttoaineisiin siirrytään asteittain vuoteen 2011 mennessä.

Suomi pitää hyödyllisenä sitä, että työkoneiden polttoaineille asetetaan laatuvaatimukset. Ehdotetut laatuvaatimukset eivät kuitenkaan ole riittäviä täyttämään käyttöön tulevan moottoritekniikan ja ympäristönsuojelutekniikan vaatimukset. Siksi olisi ympäristön ja laitteiden kannalta hyödyllistä voida käyttää dieselpolttoaineen tasoista polttoainetta myös vastaaviin työkonedieseleihin.

Suomi pitää komission ehdotusta harkita MTBE:n aiheuttamaa pohjaveden pilaantumista ehkäiseviä toimia vasta vesipolitiikan puitediaktiivin mukaisen seurannan tulosten perusteella hitaana. Suomen laatima riskiarvio osoittaa, että MTBE:n matala haju- ja makukynnys aiheuttaa riskin pohjaveden ja juomaveden laadulle. Riskin vähentämiseksi vuotojen ja ylitäytön estämiseen tähtäviä toimia tulisi tehostaa huoltoasemilla, mikä saattaa edellyttää uusia esityksiä yhteisötasoisiksi lainsäädännöksi. Tämän lisäksi tulisi harkita polttoainedirektiivin muuttamista siten, että siihen sisällytettäisiin mahdollisuus kansallisesti säätää tiukemmasta sallitusta bensiinin MTBE:n tai vastaavan lisäaineen maksimipitoisuudesta, jos se on perusteltua jäsenvaltion pohjavesialueiden erityisen herkkyyden takia. Näitä toimia ei kuitenkaan tule tehdä yksinomaan MTBE:tä ajatellen, koska on ilmeistä, että mahdolliset sitä korvaavat aineet aiheuttavat vastaavia haittoja.

Raskaan ja kevyen polttoöljyn rikkipitoisuudesta annetun valtioneuvoston asetuksen (766/2000) mukaan kevyen polttoöljyn rikkipitoisuuden on oltava 1 000 ppm 1.1.2004 alkaen eli 4 vuotta aikaisemmin kuin tässä direktiivissä. On huolehdittava siitä, että Suomi voi säilyttää asetuksessa säädetyn nopeamman aikataulun kevyen polttoöljyn alemmalle rikkipitoisuudelle myös siinä tapauksessa, että sitä käytetään työkoneille määriteltynä polttoaineena.

VALIOKUNNAN KANNANOTOT

Perustelut

Valiokunta kannattaa rikittömien polttoaineiden mahdollisimman nopeaa ja laajaa käyttöönottoa. Rikistä ja muista epäpuhtauksista johtuva ilman saastuminen vahingoittaa ympäristön ja talouden kannalta elintärkeitä luonnonvaroja, kuten metsiä, maaperää ja vesistöjä, sekä aiheuttaa terveyshaittoja. Ympäristöperusteisten bensiiniä ja dieselpolttoaineita koskevien laatuvaatimusten nopealla käyttöönottamisella olisi myönteisiä vaikutuksia ilman laadun ja ihmisten terveyden kannalta, minkä lisäksi se tukisi uuden ajoneuvoteknologian käyttämistä ja tehokasta polttoainetaloutta. Yhtenäisten laatuvaatimusten käyttäminen edistää myös sisämarkkinoiden toimintaa.

Valiokunta pitää perusteltuna ja realistisena, että rikittömiin liikennepolttoaineisiin siirrytään laajasti vuonna 2005. Ajankohta on sopuisuudessa sen kanssa, että uudet EURO IV -ajoneuvopäästörajat tulevat voimaan vuonna 2005. On tärkeää, että rikittömiä polttoaineita on tällöin saatavilla maantieteellisesti kattavasti useista eri vaihtoehtoisista toimituslähteistä. Polttoaineiden on oltava hinnaltaan kilpailukykyisiä. Tämä edellyttäneekin polttoaineiden verotuksen porrastusta rikkipitoisuuden mukaan.

Direktiiviehdotuksen mukaan rikittömien polttoaineiden käyttöön siirryttäisiin kokonaan 1 päivänä tammikuuta 2011. Siirtymäaikaan liittyy eräitä logistisia kysymyksiä. Rikittömän ja normaalirikkisen bensiinin ja dieselöljyn yhtäaikainen jakelu olisi valiokunnan saaman selvityksen mukaan Suomen olosuhteissa vaikeaa ja kallista. Rikittömän polttoaine saastuu välittömästi, jos se joutuu kosketuksiin normaalirikkisen tuotteen kanssa. Tämä puoltaisi sitä, että rikittömiin tuotteisiin siirryttäisiin kerralla sen sijaan, että markkinoille tuodaan uudet rikittömät tuotteet normaalirikkisten rinnalle. Toisaalta jonkinlainen siirtymäaika on tarpeen, jotta huoltovarmuusvarastot ehditään vaihtaa. Siirtymäaika on perusteltu myös vetoamalla jalostamoille aiheutuviin lisäkustannuksiin sekä siihen, että rikittömän bensiinin ja dieselöljyn tuotannosta aiheu-

tuu kasvihuonepäästöjä. Komission arvion mukaan kyseiset päästöt voidaan minimoida siirtymällä rikittömiin polttoaineisiin asteittain. Valiokunta katsoo, että siirtymäkauden tulee olla selvästi direktiiviehdotuksessa esitettyä lyhyempi. Siirtymäkauden aikana tulee sekaannusten välttämiseksi kiinnittää erityistä huomiota polttoaineiden jakelulaitteiden asianmukaiseen merkitsemiseen ja kuluttajien tiedonsaantioikeuksiin.

Valiokunta korostaa uusien laatuvaatimusten yhteyttä ympäristöystävällisempään ajoneuvoteknologiaan. EURO IV -ajoneuvopäästörajoiden saavuttaminen edellyttää uutta ajoneuvoteknologiaa, jossa käytetään rikittömiä polttoaineita. On tärkeää, että myös muiden polttoaineparametrien kuin rikin rajoja tarkastellaan tarpeen vaatiessa osana ilmanlaatua koskevia yhteisön politiikkoja ja että muita päästöjä pyritään vähentämään pakokaasun jälkikäsitteilylaittein.

Valiokunta pitää valtioneuvoston tavoin hyödyllisenä sitä, että liikkuvien työkonien polttoaineille asetetaan laatuvaatimukset. Työkonedieseleihin tulisi käyttää dieselpolttoaineen tasoista polttoainetta työkonien hiukkaspäästöjen ja kylmäpäästöjen vähentämiseksi. Markkinoilla on jo saatavilla dieselpolttoaineen tasoista kaasuöljyä. Muutoksesta aiheutuvat kustannukset maa- ja metsätalouselinkeinonharjoittajille sekä koneurakointitoimialalle tulee kompensoida veroporrastuksin.

Direktiiviehdotuksessa määritellään liikkuvien työkonien ja maataloustraktoreiden polttoaineluokat tavalla, joka sulkee suomalaiset talvilaadut määritelmien ulkopuolelle. Valiokunta katsoo, että direktiivin tulisi kattaa myös talvilaadut. Ellei tavoitetta voida saavuttaa, kylmän ilmaston jäsenvaltiolle tulee myöntää poikkeus yhtenäisestä sääntelystä.

Valiokunta katsoo, että jäsenvaltioilla tulee olla oikeus vähentää polttoaineiden rikkipitoisuutta direktiiviehdotuksessa säädettyjä määräaikoja nopeammin. Jäsenvaltioiden tulee myös voida tarvittaessa varmistaa pohjavesien suojelun korkea taso säätämällä kansallisesti tiukem-

masta MTBE-tasosta tai vastaavan lisäaineen maksimipitoisuudesta.

Valiokunta pitää tärkeänä, että direktiiviehdotuksesta päästään mahdollisimman pian yhteisymmärrykseen. Epävarmuus uusista laaduisista ja niiden käyttöönottoajankohdasta luo markkinoille epävarmuutta.

Lausunto

Lausuntonaan talousvaliokunta kunnioittavasti ilmoittaa,

että valiokunta yhtyy asiassa valtioneuvoston kantaan edellä esitetyin huomautuksin.

Helsingissä 23 päivänä lokakuuta 2001

Asian ratkaisevaan käsittelyyn valiokunnassa ovat ottaneet osaa

pj. Leena Luhtanen /sd
vpj. Mari Kiviniemi /kesk
jäsen. Janina Andersson /vihr
Jouni Backman /sd
Klaus Hellberg /sd
Susanna Huovinen /sd
Mikko Immonen /vas
Marja-Leena Kemppainen /kd

Kalervo Kummola /kok
Pekka Kuosmanen /kok
Mika Lintilä /kesk
Antti Rantakangas /kesk
Mauri Salo /kesk
Juhani Sjöblom /kok
vjäs. Pertti Mäki-Hakola /kok
Veijo Puhjo /vas.

Valiokunnan sihteerinä on toiminut

valiokuntaneuvos Heidi Kaila.